LA VIE AU GRAND AIR

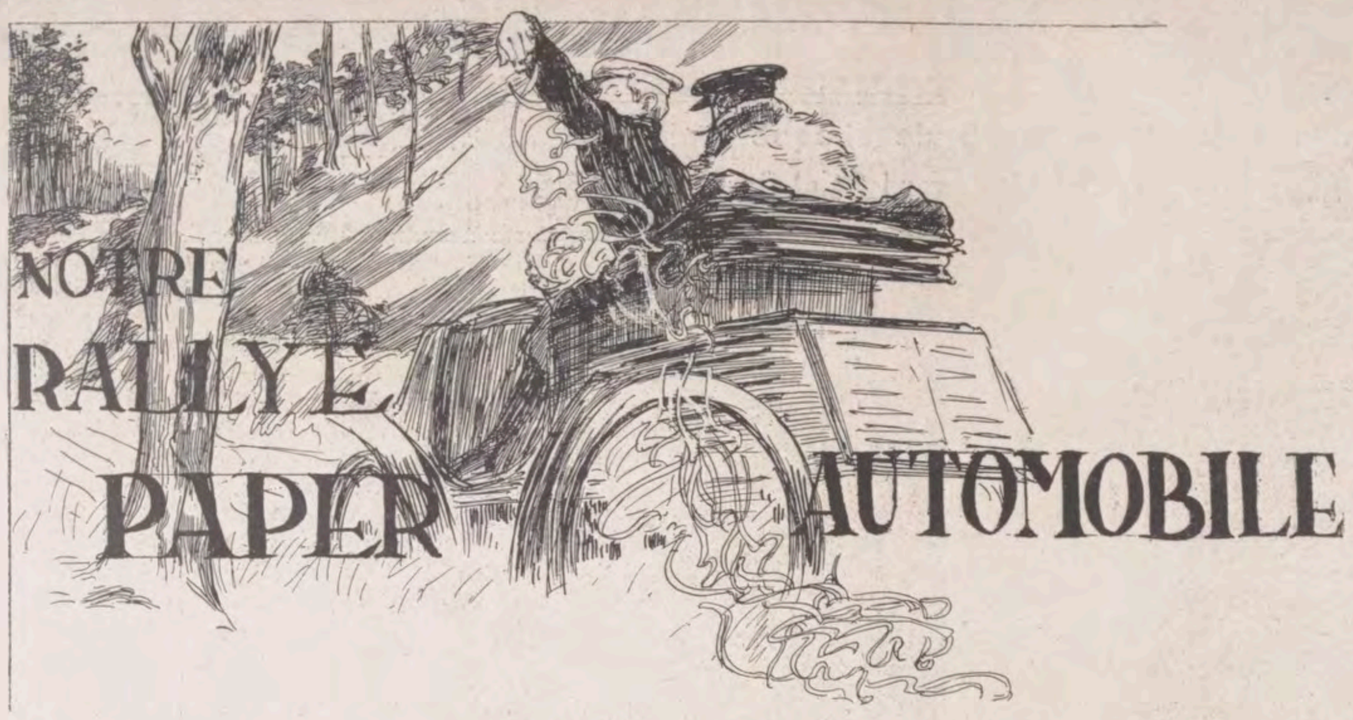
ABONNEMENTS :
PARIS..... 8 fr.
PROVINCE..... 9 fr.
ETRANGER..... 12 fr.

Paraissant le 1er et le 15 de chaque mois.
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

1er Janvier 1899. — N° 19

M. RENÉ DE KNYFF,
Vainqueur de notre Rallye-paper automobile du 11 décembre (Voir l'article page 220.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



On a bien voulu faire un succès à la petite fête sportive que nous avons organisée, le dimanche 11 décembre, sur la route de Suresnes à Saint-Germain. On nous voit aujourd'hui tout confus des éloges, presque outranciers qui nous ont été adressés par les concurrents, nos invités et nos confrères. Cette réunion, sans prétention aucune, a pris subitement des allures d'une véritable manifestation, grâce à la présence de M. le baron Zuylen de Nyevelt, le distingué président de l'Automobile-Club et de sir David Salomons, également président de l'Automobile-Club de Grande-Bretagne. Sir David Salomons était venu de Londres, tout spécialement, pour notre rallye : pouvions-nous espérer un tel honneur ?

Nous ne croyons pas pouvoir mieux faire, pour en donner une idée à ceux de nos lecteurs qui n'ont pu assister à notre fête que de leur mettre sous les yeux, l'article que *le Figaro* y a consacré en première page, sous la signature de notre excellent confrère — et collaborateur — Jules Chancel. C'est un joli croquis, très coloré et très fidèle, du premier rallye automobile. Jugez-en :

Après le rallye à cheval, le rallye à bicylette, et enfin hier, pour la première fois, l'essai du rallye-automobile. Hâtons-nous de dire que l'essai fut triomphal et que le nouveau sport, définitivement lancé, va faire fureur sur les routes de la Corniche, et l'été prochain à Trouville.

Le départ a eu lieu, à neuf heures précises, de la porte Maillot; le grand omnibus du comte de Dion attendait les invités pour les transporter, au départ et à l'arrivée.

Arrêt à la côte de Suresnes, où des automobiles de toutes formes et de tous modèles stationnent en attendant le signal. C'est un fouillis inextricable : grandes machines blanches, voitures en forme de bateaux dites torpilleurs, grands breaks de campagne, et au milieu, des tricycles sans nombre. Tout cela trépide, souffle, évolue avec une précision merveilleuse, et au signal s'élance à l'assaut de la côte très raide... on est parti.

LA DISTRIBUTION DES PAPIERS.

Nous verrons tout à l'heure ce que seront devenues, à l'arrivée, les caisses étincelantes des véhicules, les robes impeccables et les voilettes blanches des dames.

Notre lourd omnibus s'ébranle à son tour, il s'arrête bien un peu en route : une petite « panne », mais c'est la faute de la chaussée qui est trop molle : naturellement.

Nous suivons la piste tracée avec du papier rouge.

Un organisateur nous explique que le parcours est extrêmement dur, 30 kilomètres de côtes, un terrain glissant, et une piste mouvementée avec de fausses indications, des papiers qui viennent aboutir sur un mur ou dans une gare.

Les chasseurs font demi-tour à toute allure, on rit en passant de leur mine furieuse.

Mais nous voici sur la ligne d'arrivée : la grande allée de la forêt de Saint-Germain, parallèle à la terrasse ; il fait un temps splendide, trop chaud même pour les costumes sibériens endossés par les chauffeurs ou chauffeuses.

Le contrôle s'installe, nos confrères Pierre Lafitte, rédacteur en chef de *la Vie au Grand Air*, organisateur de la fête; Giffard et des chronométreurs sont à leur poste. Quelques dames s'impatientent. Un mail-coach vient stationner sous les arbres, près des drapeaux; il se dissimule comme honteux de la concurrence, ce qui n'empêchera pas son aimable propriétaire de faire sonner, tout à l'heure, à son piqueur une fanfare en l'honneur du premier arrivant.

Un tricycle arrive à toute vitesse. Celui qui le monte se croit vainqueur, sa figure rayonne sous la boue qui la mouchette, mais, hélas! il y a erreur, le chasseur s'est trompé, il se trouve du mauvais côté.

Les « bêtes » viennent d'arriver, ce sont MM. Riguelle et Degrais, parcours des plus brillants.

Tout à coup un cri : Lohengrin ! Lohengrin ! C'est Charron sur sa fantastique voiture blanche ; il est connu sous ce nom dans le monde automobile, à cause de ses allures wagnériennes

LE DÉPART DES « LIÈVRES » A 7 HEURES DU MATIN (MM. RIGUELLE, DEGRAIS, BOUREAU ET CALDAS.)

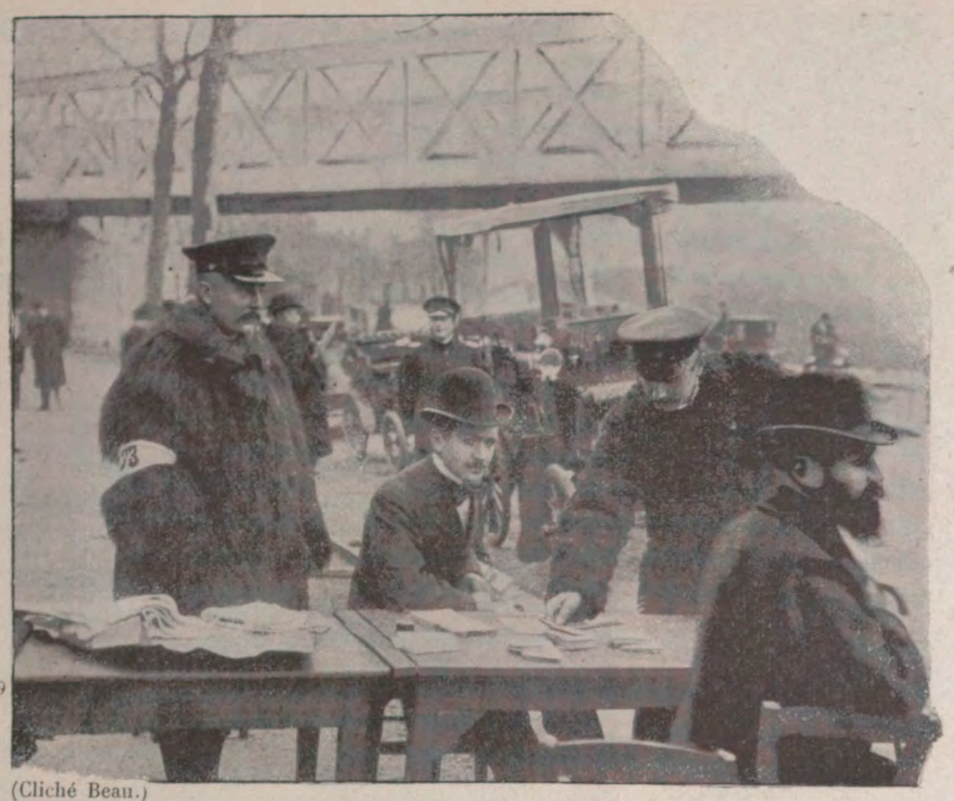
et de l'aspect éblouissant de son équipage qui, paraît-il, vaut 50,000 francs... c'est pour rien.

Mais Lohengrin s'est trompé, lui aussi, et le vrai vainqueur, c'est R. de Knyff, dont le parcours correct, soutenu, a été aussi réussi que possible.

Les arrivées se font successivement, et, sans les noter scrupuleusement, j'observe les arri-

(Cliché Brasseur.)

GROUPE DE CHAUFFEUSES.



(Cliché Beau.)

LE CONTROLE DU DÉPART A SURESNES.

(Cliché Beau.)

NOS INVITÉS DANS LE BREAK A VAPEUR DE DION-BOUTON.

vants et les arrivantes, car chaque voiture était montée par deux ou trois dames, qui, dépouillant en sautant à terre leurs vêtements énormes leurs lunettes, leurs peaux de phoque engonçantes, réalisent un amusant changement à vue, et apparaissent en robes rouges impeccables et gants blancs sous les épais gants de laine.

La transformation est subite, on se croirait au Châtelet.

Pas un accident : on va déjeuner. La grande salle du Pavillon Henri IV est pleine. Citons au hasard quelques noms ; baron Zuylen de Nyevelt, président de l'Automobile-Club ; MM. Mérillon, avocat général à la Cour de cassation ; Rueff, le grand éditeur ; comte de Périgord, comte de la Vaulx, docteur Weill, Ducasse, de Donckert, Lucenski, comte de Dion, comte Desmazières et presque tous les membres de l'aristocratique Automobile-Club.

Le président nous annonce une grande nouvelle : dans un mois environ, il espère mettre deux étages du nouveau local de la place de la Concorde à la disposition des membres du cercle ; et ce n'est pas tout : cet été, ces heureux mortels auront, comme jardin, une immense terrasse Sémiramis, remplaçant tout simplement les anciennes toitures bien démodées.

VOITURE DE GRANDE REMISE DE LA SOCIÉTÉ « *l'Électrique* », AYANT PRIS PART A NOTRE RALLYE.

— Enfoncé l'Épatant! crie joyeusement un automobiliste.

Il est entendu qu'il ne peut pas se produire actuellement une manifestation, quelle qu'elle soit, sans le toast anglais. Souhaitons cependant que tous ressemblent à celui de sir David Salomons, le sympathique président de l'Automobile Club de Londres. Celui-ci, avec un tact parfait, a prêché l'union par l'automobilisme... Plus de frontières, grâce au pétrole.

— Et la Manche ? interrompt un facétieux convive.

A la sortie on acclame les gagnants ; Brasseur les photographie — et dans la nuit qui tombe, s'irradient les lumières aveuglantes des voitures météores qui descendent la côte du Pecq, à des allures vertigineuses.

Le rallye-automobile est fondé : honneur à ceux qui ont pris l'initiative de cette nouvelle et intéressante manifestation sportive!

...Passons maintenant aux résultats techniques.

Les chauffeurs engagés étaient les suivants :

VOITURES :

MM. :	1. Mauboussin.	MM. :	4. Cahen.
	2. G. de Knyff.		5. Charron.
	3. Neubauer.		6. Thorel.

(Cliché Brasseur.)

SUR LA TERRASSE DE SAINT-GERMAIN : M. PIERRE GIFFARD ET UN DES ORGANISATEURS.

MM. :	7. R. de Knyff.	MM. :	19. Raffin.
	8. Baillif.		20. Delloux.
	9. Vinet.		21. Victor Mathieu
	10. Krieger.		22. E. Mors.
	11. Ch. Gauthier.		23. Roscoff.
	12. Girardot.		24. D. Valton.
	13. A. de Lucenski		25. H. Teuting.
	14. Descubes.		26. Maillard.
	15. Mouter.		27. Knowles.
	16. Velghe.		28. M. Farman.
	17. Ducasse.		29. Cte de Périgord
	18. Duret.		30. de Doncker.

VOITURE CONDUITE PAR UNE DAME :

1. Mme Am. Vernes.

MOTOCYCLES :

MM. :	51. Boureau.	MM. :	60. Paul Clerget.
	52. Faure.		61. Saint-Aubin.
	53. Vimille.		62. Gardon.
	54. Darzens.		63. Gras.
	55. de Santos-Dumont.		64. Marcellin.
	56. Bardin.		65. Dr Léon Petit.
	57. Boyer.		66. David-Serin.
	58. Cazeneuve.		67. E. Baudot.
	59. Nicodémi.		68. J. Théodore.
			69. Tart.

(Cliché Beau.)

M. MARCEL CAHEN 1er DE LA CATÉGORIE DES TRICYCLES.

(Cliché Beau.)

BARDIN ET Mlle B..., APRÈS LE RALLYE.

(Cliché Beau.)

M. BAUDOT, 2me DE LA CATÉGORIE DES TRICYCLES.

(Cliché Beau.)

M. GIRARDOT, 2me DE LA CATÉGORIE DES VOITURES.

MM. :	70. Searle.	MM. :	75. Mercier.
	71. Compagnon.		76. E. Mas.
	72. Vigneaux.		77. Dr Prat-Dumas.
	73. Tampier.		78. L. Girardot.
	74. M. Kapfener.		79. Berger.

Au départ, malgré le temps douteux et la boue épaisse, trente-sept concurrents. Voici leurs noms :

VOITURES :

MM. :	1. Mauboussin*.	MM. :	22. E. Mors.
	2. G. de Knyff.		23. Roscoff.
	5. Charron.		24. D. Valton.
	7. R. de Knyff.		26. Maillard.
	9. Vinet.		28. M. Vernes.
	19. Krieger.		29. Cte de Périgord
	12. Girardot.		30. de Doncker.
	16. Velghe.		31. Lemoine.
	20. Delloux.		32. Marcellin.
	21. Victor Mathieu		33. Gavreau.

MOTOCYCLES :

MM. :	52. Faure.	MM. :	75. Mercier.
	53. Vimille.		77. Dr Prat-Dumas
	55. de Santos-Dumont.		78. L. Girardot.
			79. Berger.
	56. Bardin.		80. Jougla.
	65. Dr Léon Petit.		81. H. Farman.
	67. Baudot.		82. Cahen.
	69. Tart.		83. Mas.
	73. Tampier.		84. Marcel Cahen.

Les véhicules se rangent en deux lignes, dans la côte de Suresnes, à partir du premier pont du chemin de fer, et, à 10 h. 10, M. Pierre Giffard, les fait partir d'un coup de sifflet, tous ensemble. Les 37 concurrents démarrent dans cette côte sans un seul accrochage, avec un ensemble parfait.

Résultats :

VOITURES :

1. R de Knyff, à midi 5 m. 42 s. 1/5, gagnant un objet d'art offert par MM. Rueff et Cie.
2. Girardot, à midi 7 m. 30 s., gagnant 1 médaille d'argent, offerte par le Touring-Club ;
3. E. Mors, à midi 7 m. 42 s., gagnant une médaille d'argent offerte par M. Paul Meyan :
4. Valton ;
5. Marcellin ;
6. Delloux ;
7. Velghe ;
8. Mauboussin.

MOTOCYCLES :

1. Cahen à midi 35 m. 29 s., gagnant un objet d'art, offert par M. Pierre Lafitte.
2. Baudot, gagnant un chronographe, offert par M. de Lucenski.
3. Bardin qui mérite une mention spéciale car il a fait le trajet à tricycle en remorquant une voiturette dans laquelle avait pris place une charmante sportwoman, gagne une médaille d'argent offerte par l'Automobile-Club de France.
4. Faure.

Il nous faut maintenant remercier bien sincèrement les excellents sportsmen qui nous ont, en cette circonstance, prêté sans compter leur précieux concours : MM. Riguelle et Degrais, qui avaient tracé la piste avec beaucoup de soin, aidés par MM. Boureau et Caldas ; M. Pierre Giffard, directeur du *Vélo*, qui a donné le départ avec beaucoup de maëstria ; MM. Mouter et Neubauër qui avaient bien voulu nous prêter deux voitures pour tracer la piste ; et enfin le comte de Dion, dont le grand break à vapeur a fait les délices de nos invités. *La Vie au Grand Air* saura se souvenir de leur charmant appui ainsi que celui de nos confrères de la grande presse et des donateurs de prix. Et maintenant, annonçons officiellement notre deuxième rallye, pour le mois de mars, à Nice (exactement le 18 mars), notre troisième, pour mai, à Paris et le quatrième, pour août, à Trouville.

PIERRE LAFITTE.

LE SALON DU CYCLE ET DE L'AUTOMOBILE AU PALAIS DES MACHINES, VUE PRISE D'UNE DES GALERIES SUPÉRIEURES (Voir les échos.)

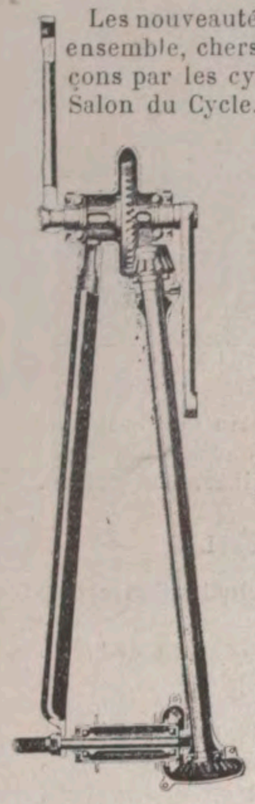
LES NOUVEAUTÉS DU SALON DU CYCLE ET DE L'AUTOMOBILE

Les nouveautés du Salon ? Nous allons les détailler ensemble, chers lecteurs. Et tout d'abord commençons par les cycles, puisqu'il s'agit en somme du Salon du Cycle.

I. — LES CYCLES

UNE NOUVELLE CHAINLESS A MOUVEMENT PROPULSEUR CENTRAL.

La particularité qui nous a paru assez intéressante dans cette acatène est le mouvement propulseur central *dans l'axe* de la machine : dispositif qui paraît rationnel pour équilibrer les efforts, comme le montre la figure.



UNE NOUVELLE CHAINLESS.

Les manivelles sont fixées sur les faces planes de l'axe, roulant à billes, et y sont maintenues par des vis à tête perdue. Cet axe porte vers le milieu de sa longueur deux parties filetées, l'une à gauche sur laquelle se fixe le pignon conique de commande (40 dents) et l'autre à droite sur laquelle se visse le contre-écrou servant à immobiliser ce pignon dans l'axe même de la machine. La transmission du mouvement au pignon, fixé sur le moyeu arrière, se fait par un arbre intermédiaire roulant sur billes.

Le roulement de l'axe, dont dépend le bon engrènement des pignons, se règle au moyen de la cuvette mobile et d'une goupille de réglage ; la cuvette porte une partie filetée et le mouvement de rotation qui lui est communiqué par la goupille, déplace longitudinalement l'axe, réglant ainsi les roulements. Avec ces acatènes, on multiplie généralement à $5^m,60$ ou à $6^m,20$.

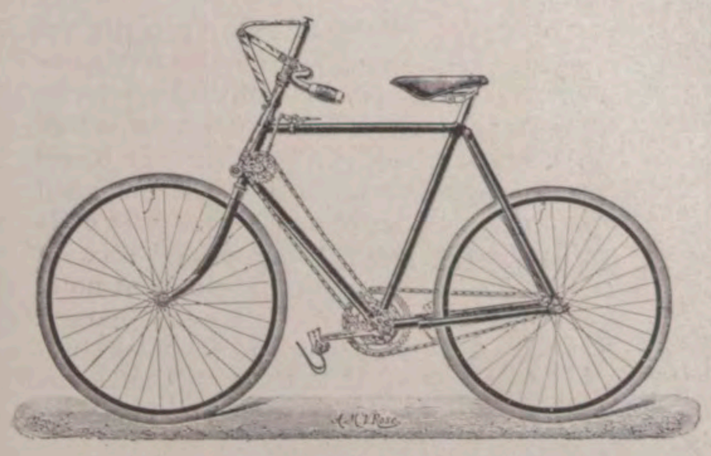
BICYCLETTE A PIEDS ET A MAINS

Si le principe n'en est pas absolument nouveau, l'application en est cependant curieuse. Sur une bicyclette ordinaire, à tête de fourche rehaussée, on installe un guidon, mobile de bas en haut, lequel, en même temps qu'il guide la bicyclette comme à l'ordinaire, sert à actionner, par bielles et manivelles, une roue dentée fixée au-dessus de la tête de fourche et reliée, par chaîne, à un pignon supplémentaire calé sur l'axe du pédalier. Ce dispositif a pour but de développer la musculature de la partie supérieure du corps en même temps que celle des jambes, en intéressant l'action des bras, comme dans le canotage.

Ce système améliore aussi le rendement de la machine au point, dit l'inventeur, de n'entraîner pas plus de fatigue avec un développement de 6^m60 qu'avec un développement ordinaire de 4^m50 à 5 mètres d'où, accélération, sensible et sans fatigue, de l'allure moyenne.

REMORQUE POUR SERVICE D'AMBULANCE

On connaît depuis longtemps les voiturettes-remorques pour bicyclettes et motocycles, composées de tubes en acier, supportant un léger panier en



BICYCLETTE A PIEDS ET A MAINS.

osier ou rotin émaillé, ne pesant guère que 14 kilos pour bicyclette et 24 pour motocycle. Ce que nous voulons signaler, c'est l'application récente qui en a été faite, par l'Association des Ambulanciers de France, comme poste de secours ambulant et transport de blessés.

Sur un châssis très léger, mais stable, parce que le centre de gravité est placé très bas et que la voie en est large, on vient poser un brancard-lit, pouvant prendre toutes formes depuis la forme fauteuil, que représente notre gravure, jusqu'à l'horizontalité absolue. Ce brancard peut facilement être enlevé par quatre

REMORQUE POUR SERVICE D'AMBULANCE.

personnes pour transporter le blessé jusqu'à son lit au besoin.

Le brancard une fois fixé sur la remorque peut être poussé seul à l'aide de poignées à glissières, ou être rapidement traîné par une bicyclette quelconque grâce à une attache spéciale ; le tout très léger, très doux et néanmoins solide. Une boîte de secours complète s'adapte instantanément au châssis.

UN NOUVEAU PNEU « A TRINGLE »

Pour remédier aux défauts des pneus démontables, à tringle ou à talon, (tringles trop courtes ou trop longues, talons rapidement avachis), le pneu à tringle est muni de deux tringles plates *extensibles*, c'est-à-dire qu'au lieu d'être brasées, les extrémités en sont croi-

UN NOUVEAU PNEU A TRINGLE. — LE MONTAGE.

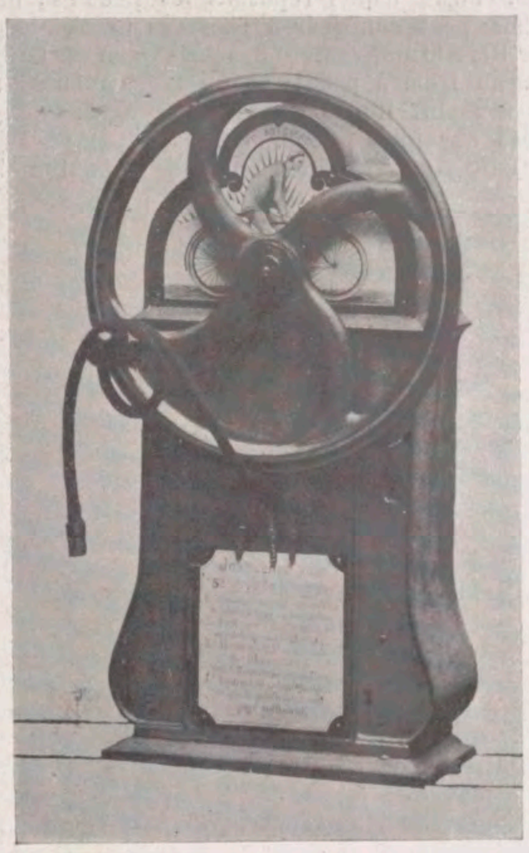
LE DÉMONTAGE.

sées et glissent l'une sur l'autre. Ceci a pour but de rendre variable le diamètre du cercle qu'elles forment, ce qui en rend très-facile le montage et le démontage. Ainsi que le montre nos figures, le pneu étant dégonflé, il suffit de prendre la jante en-dessous avec la main gauche, de prendre, de la main droite, le bord intérieur de l'enveloppe et de tirer à soi ; l'objet vient alors sans effort. Au remontage, on agit comme pour un pneu ordinaire et on rentre le rebord en pressant et rapprochant peu à peu les mains. Aucun réglage et la chambre à air ne peut être pincée.

UN COUP DE POMPE A AIR AUTOMATIQUE POUR DIX CENTIMES

La nouvelle pompe est destinée à la distribution automatique des coups de pompe, à raison de dix centimes par pneu à gonfler, comme dans les distributeurs automatiques si répandus à l'heure actuelle. La rotation du volant de l'appareil actionne deux forts pistons de pompe à air, capable de gonfler les plus fortes roues d'automobiles. Dès que la pièce de dix centimes est introduite dans l'ouverture ad hoc, le volant qui tournait fou et sans effet est mis en prise, par suite d'un déclanchement intérieur et la pompe se met en action jusqu'à ce qu'on retire le raccord de la valve ; mais alors, pour une seconde opération, une nouvelle pièce de dix centimes est nécessaire.

Ces pompes vont être pourvues d'un raccord universel remplaçant les trois raccords principaux dont elles sont actuellement munies, lesquels sont maintenus par une chaîne, rentrant d'elle-même à l'intérieur de l'appareil une fois l'opération terminée. L'appareil peut, au gré de l'acheteur, être « non payant », c'est-à-dire que le volant est alors constamment enclenché sans intervention de la pièce de 10 centimes.

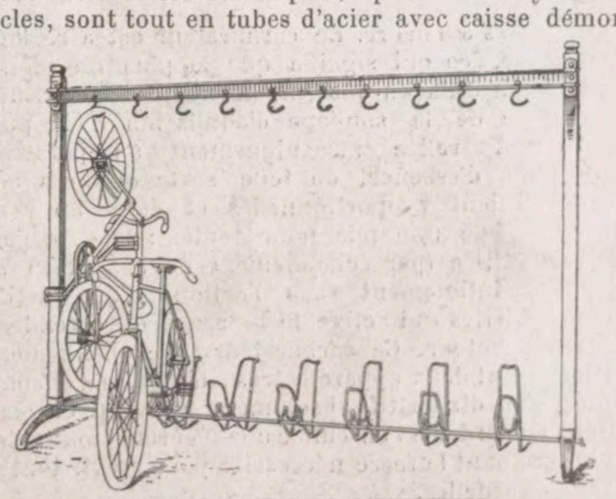


POMPE A AIR AUTOMATIQUE.

Ajoutons enfin que, grâce à cette pompe, un enfant même peut, sans effort, gonfler un pneu en quinze ou vingt secondes au plus.

GARAGE MOBILE ET REMORQUES

Ces voiturettes-remorques, pour motocycles et cycles, sont tout en tubes d'acier avec caisse démon-



GARAGE MOBILE POUR BICYCLETTES.

table, roues de 70 centimètres montées sur billes, ressorts réglables et pneumatiques. La voiturette-pliante ne pèse que 11 kilos et peut servir, après démontage, au transport des marchandises ; sa suspension est réglable ; pliée elle représente $0^m80 \times 0^m20$. Elle se construit aussi bien en tubes d'acier qu'en bois de frêne, cintré à la vapeur. Elle peut s'atteler à tous genres de cycles ou servir de charrette ordinaire pour enfants de deux à huit ans.

REMORQUE.

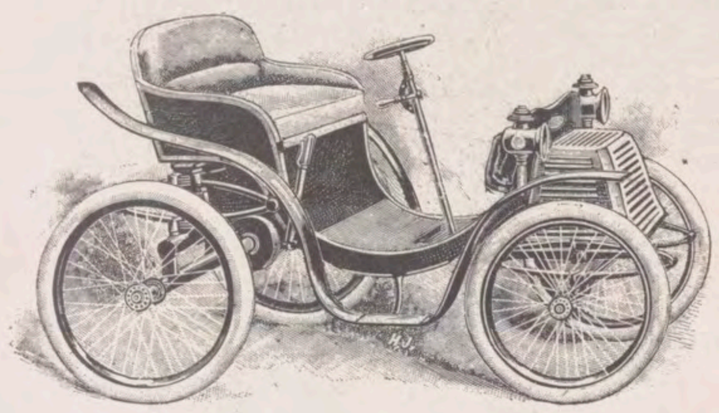
Nous reproduisons également le nouveau garage mobile pour bicyclettes, permettant le placement facile de quatre bicyclettes par mètre courant.

II. — LES AUTOMOBILES

VOITURETTES

La mode étant décidément aux automobiles légères, la maison « Phébus » nous en offre, cette année, toute la gamme sous forme de tri-voiturette, quadri-voiturette et automobilette. Le *tri-voiturette* est un tricycle rendu élégant et commode par la substitution d'un siège à la selle ordinaire ; siège commode et bien suspendu, à l'aide de grands ressorts en C, au châssis rigide d'un motocycle Phébus. Le moteur est un de Dion de 1 ch. 3/4 ; la direction est commandée par un volant dont l'axe commande, par chaîne, un secteur calé sur la tête de fourche renforcée de l'unique roue d'avant. Le mouvement pédalier est conservé, mais ne sert pas en terrain plat : la tri-voiturette a un plancher mobile, contre lequel reposent les pédales ; mais ce plancher peut coulisser à rainures et s'effacer pour laisser libre le mouvement des pédales en cas de besoin. Il y a un frein à pédale et un autre manœuvré par levier à main. Roues de cycles, à rayons tangents, montées sur forts pneus.

La *Quadri-voiturette* est analogue à l'automobilette



UNE NOUVELLE VOITURETTE.

sauf, qu'à l'avant, un essieu et deux roues permettent de loger soit un coffre de voyage soit une place supplémentaire (en tandem).

L'*automobilette* présente des dispositifs tout nouveaux d'embrayage, de changements de vitesse et un carburateur rationnel, dus aux études de M. Cazeneuvée le jeune et aimable ingénieur de la maison Phébus.

C'est une petite voiturette à deux places côte à côte, avec direction ordinaire par volant, deux freins, moteur de Dion-Bouton de deux chevaux et changement de vitesse permettant d'aborder toutes les rampes. Le poids ne dépasse pas 120 kilos, c'est donc encore un motocycle, mais avec carrosserie légère et élégante.

Il est muni d'un embrayage par cônes de friction et de deux vitesses; l'une directe, de 30 kilomètres à l'heure, et l'autre, qui s'obtient par un relais d'engrenage d'une disposition très ingénieuse, est de 15 kilomètres à l'heure. Le carburateur est à réglage automatique, ce qui signifie que la plus ou moins grande aspiration du moteur détermine l'amplitude de la levée de la soupape d'admission d'air pur, laquelle est reliée mécaniquement au pointeau d'admission d'essence, de telle sorte que ces admissions soient proportionnelles et dans un rapport fixe, réglé une fois pour toutes : l'air et l'essence volatilisée (par échauffement de l'appareil) se mélangent intimement sous l'action d'une petite turbine à ailettes qui active le brassage, et se rendent ensuite au moteur. Ce carburateur et le changement de vitesse sont deux appareils très simples, peu encombrants, d'un dispositif absolument nouveau et permettant de garder à l'ensemble une légèreté étonnante, tout en donnant la force nécessaire pour gravir toutes les rampes usuelles.

C'est ingénieux ; c'est simple ; c'est élégant.

VOITURE A VAPEUR KÉCHEUR

Cette voiture est une automobile robuste, munie d'une chaudière nouvelle et d'un moteur à vapeur compound à 3 cylindres calés à 120° pour équilibrer les efforts et supprimer les trépidations. Les roues motrices arrière sont attaquées directement par engrenages : il y a un embrayage, un différentiel et un dispositif pour la marche arrière mais pas de changement de vitesse, car c'est la variation de la pression et du degré d'admission de la vapeur qui fait seule varier l'allure.

La chaudière est à l'arrière : elle se compose d'éléments de tubes verticaux en 2 pièces, formant cheminée et chauffés intérieurement par des brûleurs Longuemare (au pétrole par conséquent). A l'aide d'une pompe spéciale, l'eau est refoulée dans chaque élément à l'intérieur de canaux très étroits, disposés en hélices et formés par les interstices que laissent entre eux les deux tubes concentriques de chaque élément ; la circulation y est très active et chaque élément est facilement démontable pour le nettoyage des rainures ou canaux de vaporisation.

La chaudière est formée d'un nombre déterminé

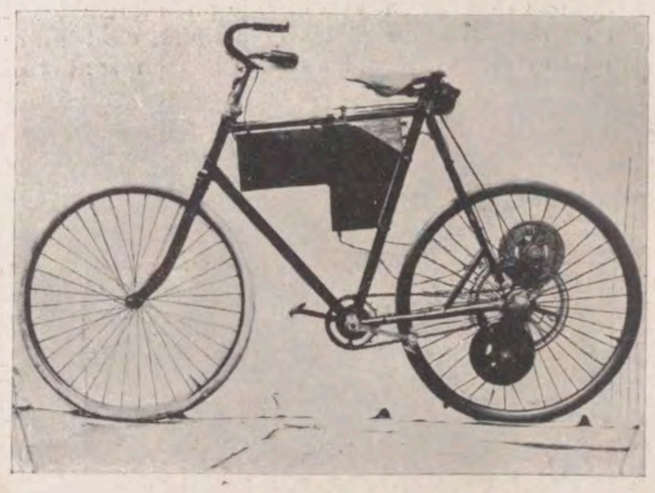
VOITURE A VAPEUR.

d'éléments verticaux semblables, groupés en rangées parallèles. La vapeur, qui en sort absolument sèche, se rend à un réservoir de vapeur, en cuivre, situé à proximité du moteur, vers l'avant, et de là passe dans les cylindres au moyen d'un distributeur spécial qui permet de marcher à volonté en compound ou à vapeur vive dans tous les cylindres, à volonté, suivant l'effort moteur à obtenir. Ce dispositif de chaudière est tout à fait nouveau, croyons-nous.

CYCLES AVEC MOTEUR A PÉTROLE SATELLITE

Application très curieuse d'un moteur, monté sur la roue motrice arrière d'un cycle (tricycle ou bicyclette) et tournant avec elle, autour d'une couronne dentée fixe, solidaire du cadre.

Le corps du moteur passe dans la fourche arrière;



BICYCLETTE A PÉTROLE.

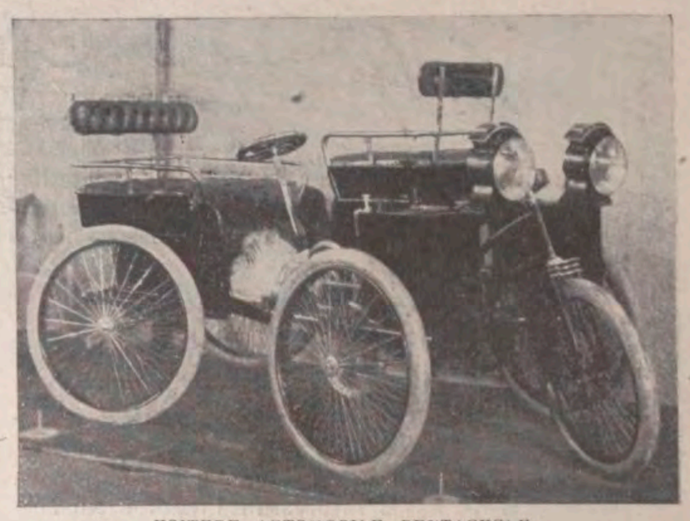
à chaque extrémité du cylindre unique se meuvent un piston et une bielle qui actionnent chacun des deux petits pignons que l'on aperçoit au centre des masses faisant volants, et qui, prenant point d'appui sur la roue dentée fixe, tournent en même temps que la roue motrice. C'est le moteur satellite.

VOITURE AUTOMOBILE PENTACYCLE

Très originale et toute nouvelle est l'automobile à cinq roues (pentacycle) de l'ingénieur Mongredien. Elle se compose essentiellement d'un train avant tracteur, muni de trois roues dont une directrice et d'un arrière-train reposant sur deux roues porteuses. L'avant-train est mû par deux moteurs indépendants actionnant séparément chacune des roues de l'essieu d'avant ; il porte tout le mécanisme, changements de vitesse, marche avant et arrière, frein, débrayage, etc.

Le train d'arrière est relié à celui d'avant par un système de genouillère perfectionnée, permettant à l'automobile de décrire n'importe quelle courbe et de se prêter à toutes les sinuosités du terrain sans entraîner ni torsion ni flexion pour le bâti. L'arrière-train est donc uniquement porteur, mais il est muni d'un frein automatique qui amortit les à-coups dans les arrêts brusques, et peut même freiner progressivement dans les descentes rapides.

Cette voiture est à quatre places, transformables suivant diverses formes de carrosserie. L'avant-train



VOITURE AUTOMOBILE PENTACYCLE.

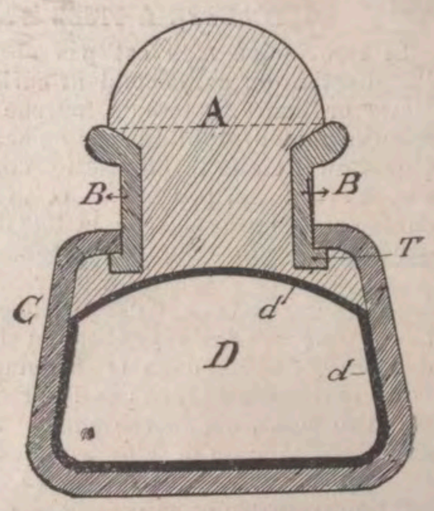
peut s'adapter également à n'importe quel véhicule ordinaire, à traction animale : c'est donc à proprement parler un *tracteur* avec remorques interchangeables.

LE PNEU POUR AUTOMOBILES

Ce pneu est une combinaison originale d'un caoutchouc plein A, et d'une jante creuse C dans laquelle se trouve hermétiquement enfermée une chambre à air D. Une série de petites pièces métalliques B, pièces en bronze de trois centimètres de longueur, juxtaposées à la suite les unes des autres, forme une seconde jante composée d'une série de sections indépendantes lui permettant de se déformer, tout en maintenant, grâce aux talons T, le caoutchouc plein dans la jante C : on rend ainsi tout arrachement impossible.

Les pièces mobiles B servent aussi de glissières au bandage A, et rentrent avec lui dans la jante C, lorsque le pneu rencontre un obstacle : rendues jointives par interposition de lamelles de caoutchouc, elles empêchent l'usure latérale, ainsi que l'introduction de boue, graviers, etc.

La chambre à air D est interrompue et se monte par la jante sans démonter l'enveloppe extérieure. Le plus fort modèle exposé peut supporter une voiture de 2 à 3.000 kilos et l'inventeur en construit pour poids lourds pesant 7 à 8 tonnes.



LE PNEU POUR AUTOMOBILE.

Le « Teuf-Teuf » est, en somme, une combinaison de plein et de pneu qui défie toutes pannes, puisque même en cas de crevaison de la chambre à air, le bandage s'affaisse, les pièces B s'abaissent, mais la voiture n'en continue pas moins à rouler sur plein, grâce à la partie A. Néanmoins le remplacement de la chambre à air peut se faire très rapidement.

Quant à la résistance, elle est telle que la solution est trouvée pour les poids lourds : grande souplesse, peu d'adhérence au sol, bon rendement, faible usure et grande solidité.

Paul Sarrey.

A dater du mois de Mars

LA VIE AU GRAND AIR

Paraîtra

Toutes les Semaines

UNE FÊTE SPORTIVE AU PALAIS DE GLACE

Le sport, le roi du jour, triomphe partout. Samedi soir, 16 décembre, le Palais de Glace, un établissement déjà très sportif, avait organisé une grand fête dont le clou était le jeu de polo, non pas à bicyclette, devenue un peu commune pour ce genre d'exercice, mais à tricycle cette fois, d'où

(Cliché Beau.)

LE TRIPOLO : LES DEUX TEAMS.

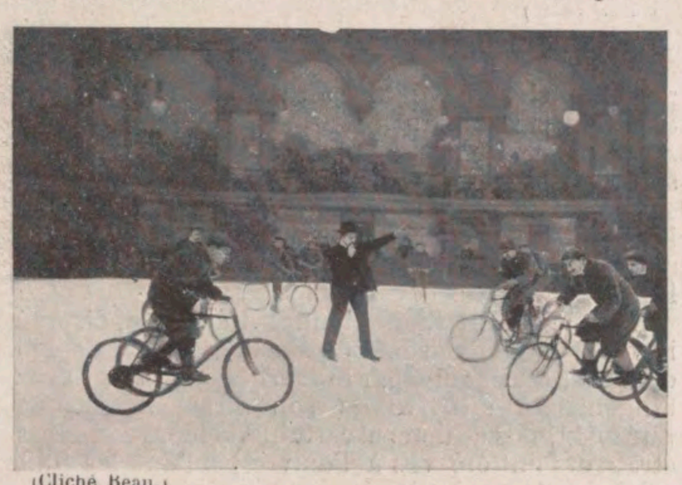
le nom de tripolo. C'était une intéressante nouveauté que la glace rendait obligatoire et qui a obtenu d'ailleurs un plein succès auprès du public très select accouru en foule à ce gala sportif.

La direction du Palais de Glace avait fait appel, pour la circonstance, aux fortes pédales de nos pistes parisiennes. La première équipe, portant la couleur bleue, était composée de Jacquelin, un coureur populaire s'il en fut; Fossier aîné, qui avant son service militaire, achevé l'an dernier, tint un moment la tête du grand crack français; Demester, un chef entraîneur de premier ordre. La seconde équipe, portant la livrée rouge, comprenait Champion, un garçon à l'aspect frêle et maigriot, qui tint tête cependant, à Paris et en Amérique, à l'invincible Michaël et fut presque, lui aussi, un « petit prodige »; Fossier jeune, le diable incarné, et Balajat de Marseille, un de nos plus brillants tandémistes. Un septième joueur, Deschamps, autre crack de première catégorie, se tenait dans la coulisse pour le cas où l'un des concurrents eût été mis hors de combat : charmante perspective.

La lutte a été parfaitement conduite dans les deux camps, dont Jacquelin et Champion étaient les capitaines. La manœuvre du tricycle est délicate à cause des virages brusques, toujours dangereux. Sur la glace, la difficulté de manœuvre était doublée par suite du « patinage » des roues et des glissements inévitables. Ce n'est pas tout. Le jeu de polo qui, comme on sait, consiste à projeter une balle dans une des boîtes disposées à deux extrémités de la piste, à l'aide de la roue d'avant de la machine, offre, à tricycle, un genre de difficulté particulière, et qui provient de ce que la bicyclette fait corps avec le joueur qui la monte alors que le tricycle reste toujours plus ou moins indépendant de son « cavalier ». Il en résultait des heurts violents contre la barrière qui entoure la piste du Palais de Glace, des collisions fréquentes entre joueurs. Ces incidents n'étaient pas les moindres causes du succès de la lutte.

(Cliché Beau.)

DÉFILÉ DE VOITURETTES FLEURIES.



(Cliché Beau.)

LE TRIPOLO : ATTENTION!

Jacquelin, le grand favori, a fait panache à deux reprises, à la grande joie des galeries : on l'a vu tout à coup rouler sur la glace, glisser, pirouetter mais se relever aussitôt avec une agilité clownesque, car, à son athlétique corpulence, Jacquelin joint une souplesse de couleuvre. Ces chutes n'ont pas empêché le capitaine des bleus de porter de fort beaux coups à ses adversaires et, finalement, de gagner un point avec un brio digne d'un artiste consommé. Bientôt après un second point était enlevé par Demester, un de ses lieutenants, ce qui faisait deux « buts » à l'actif de l'équipe bleue.

Les rouges, fort heureusement pour eux, n'ont pas tardé à se montrer à leur tour, grâce à l'un de leurs plus adroits lutteurs, Fossier jeune, un diable incarné, ai-je dit, dont l'élasticité invraisemblable n'a d'égale que la témérité folle ; dont les chutes violentes sur nos vélodromes ne se comptent plus, des chutes qui auraient causé dix fois la mort de coureurs mieux bâtis que lui. Fossier jeune a remporté deux points à lui seul, aux applaudissements réitérés de l'assistance, très intéressée par cet exercice acrobatique et mouvementé. Les deux camps étaient ainsi manche à manche. Restait une belle à jouer, mais, vu l'heure avancée, elle a été remise à plus tard.

Aussitôt après le tripolo nous avons assisté à un match à motocycle, pour compléter dignement cette fête sportive. Des motocycles sur la glace! à nous les explorations au Groënland. Grâce à son poids léger, Champion, en se penchant presque jusqu'à terre pour contrebalancer la force centrifuge, a pris d'abord un léger avantage ; mais Jacquelin, faisant alors force pédales, malgré un formidable glissement et un non moins formidable patinage, a réussi à rejoindre son adversaire aux applaudissements frénétiques des spectateurs.

(Cliché Beau.)

LE TRIPOLO : UNE CHUTE.

Cette soirée de gala s'est terminée par un défilé de voiturettes, que traînaient nos champions du cycle, « déguisés en chevaux ».

La voiturette traînée par Jacquelin était une chatoyante coquille de nacre aux miroitements d'argent ; celle de Champion un panier fleuri; celle de Fossier, un croissant. Que d'élégance! que de fleurs! que de bigarrures! Ajoutons que la voûte du Palais de Glace était comme enveloppée de drapeaux et oriflammes multicolores; et il semblait que ce fût dans un étincellement que s'est terminée cette fête à laquelle assistait Tout-Paris.

EDOUARD DE PERRODIL.

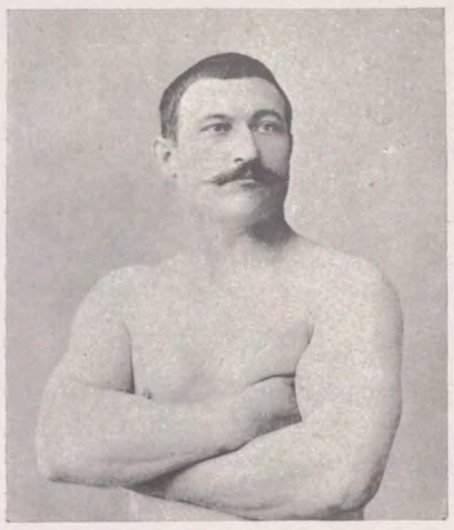
(Cliché Beau.)

DÉFILÉ DES VOITURETTES FLEURIES.

LE CHAMPIONNAT DE LUTTE DU MONDE

Presque de tous temps l'homme s'est exercé, soit par amusement, soit pour sa défense ou pour le développement de sa force corporelle, à ce que nous appelons communément aujourd'hui : se battre « à bras-le-corps ». Dans ce genre de combat, qui n'est autre que la lutte, laquelle est réglementée dans chaque pays où elle fait l'objet d'un sport, suivant les coutumes et les mœurs, le coup qui frappe est absolument interdit et l'étreinte seule doit amener à terrasser son adversaire.

La lutte est un des plus vieux sports. les anciens la pratiquaient beaucoup, et elle faisait la principale attraction de leurs jeux.

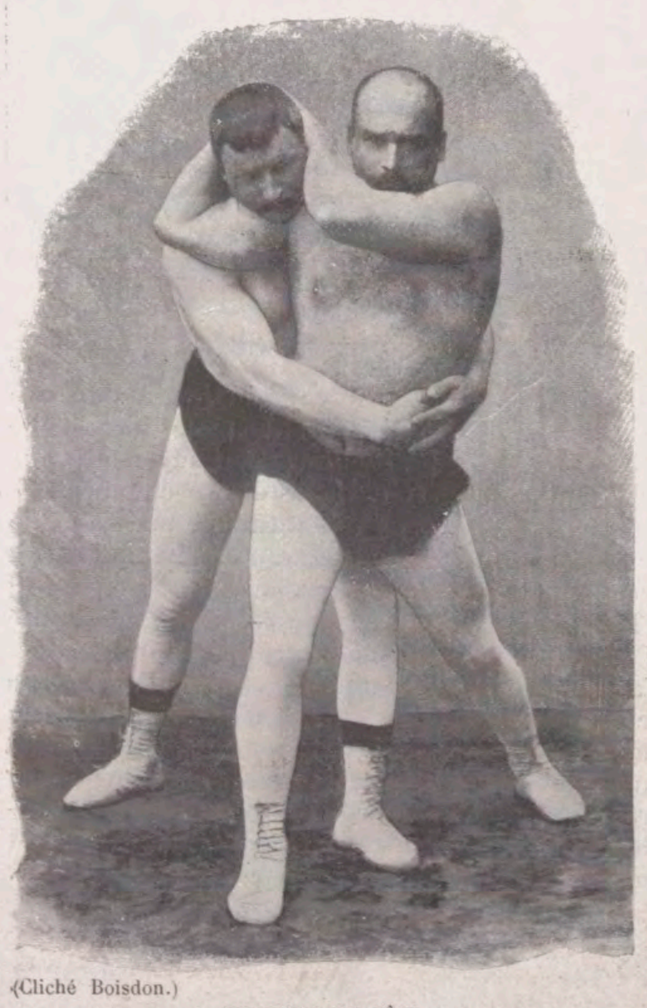


MAURICE GAMBIER.

La victoire leur valait bien du prestige et des privilèges. On accordait à l'athlète victorieux les places d'honneur aux jeux publics et aux théâtres; à Sparte, ils avaient le privilège de combattre auprès de la personne du roi ; souvent on leur érigeait des statues aux frais de l'État, soit sur les places publiques, soit dans les Palestres, soit au voisinage des temples. Enfin ils étaient généralement affranchis de tout impôt et recevaient même des récompenses pécuniaires. Ainsi, par exemple, à Athènes, une loi de Solon allouait 500 drachmes (environ 480 francs) à l'athlète vainqueur aux jeux olympiques, et 100 drachmes (environ 96 francs) à celui qui avait été victorieux dans d'autres solennités helléniques.

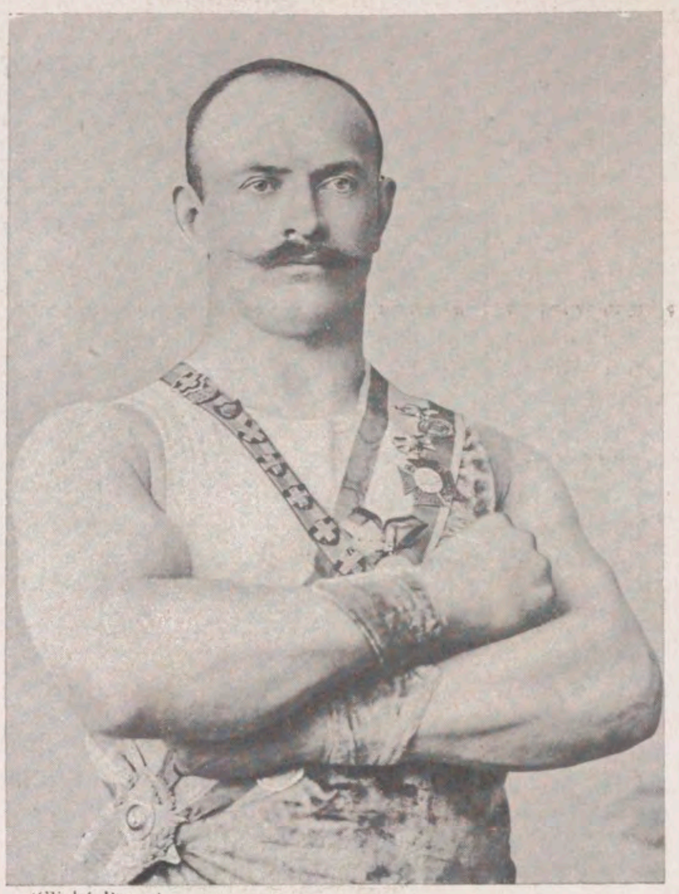
✤

Nos athlètes actuels ne jouissent point de tant d'avantages, beaucoup s'en faut. Le discrédit est depuis longtemps la rémunération attachée à leurs travaux et même à leurs personnes. Il est vrai que de leur côté ils n'ont guère fait pour améliorer leur sort et relever leur sport auquel ils ont enlevé



(Cliché Boisdon.)

CEINTURE EN TÊTE.



(Cliché Beau.)

PYTLASINSKI.

par l'impudent « chiquier » tout son intérêt, pourtant très passionnant.

De par ce fait, leur entraînement s'en est ressenti, car le travail sérieux n'existait presque plus.

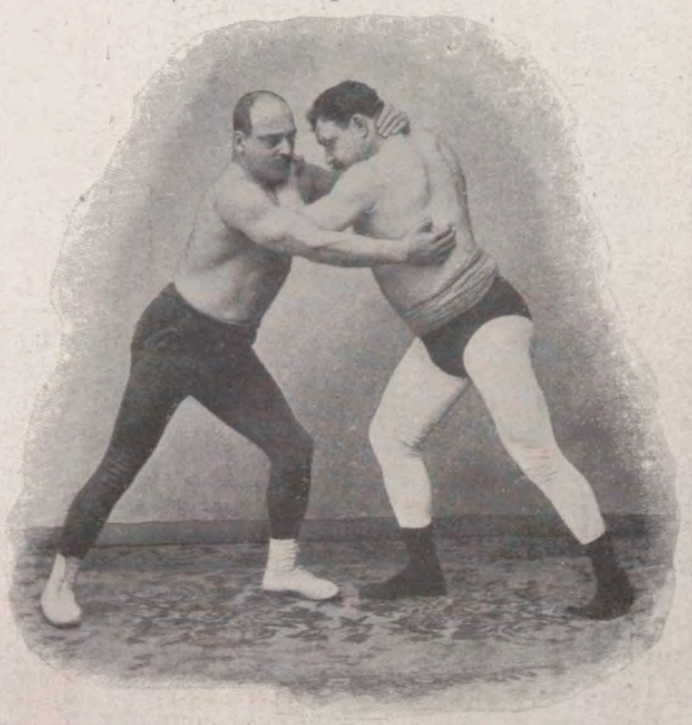
Cependant, depuis quelque temps, des concours internationaux d'athlétisme et de nombreuses soirées les ont fait se surveiller et se remettre à lutter avec cœur.

Dans le récent Championnat du Monde, disputé il y a à peine une semaine sur la scène du Casino de Paris, et organisé par le *Journal des Sports*, avec l'ingéniosité sportive de son directeur, M. de Lucenski, nos athlètes et certains de leurs confrères étrangers ont été vus à l'œuvre pendant les huit soirées qu'a duré cette épreuve vraiment belle.

Après ce que l'on a vu de vigueur, d'énergie, de souplesse, d'agilité et de force humaine dépensées par ces hercules, comment a-t-on pu en France, où l'esprit sportif est pourtant développé, négliger de donner de tels spectacles, si profitables à la jeunesse, qu'ils poussent à la pratique des exercices corporels.

Pourquoi Marseille, Bordeaux, Toulouse, etc., patrie de la plupart de nos athlètes, n'ont-elles pas réclamé, pour obtenir plus tôt et souvent de telles manifestations avantageuses pour leur sport favori ? Quand ce n'eût été que pour montrer que la race ne dégénérait pas, elles auraient bien dû le faire !

Mais non, il fallait que ce soit à Paris, resté

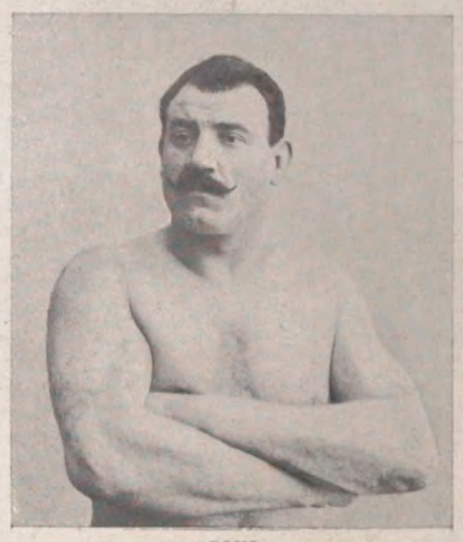


PRISE DE CORPS.

jusqu'ici indifférent, que l'on commençât et tentât, par une exhibition sensationnelle, la réhabilitation de ce vieux sport en France.

M. de Lucensky aura-t-il réussi ? je le souhaite ardemment et l'espère. En tout cas on doit lui savoir gré de son excellente intention et se souvenir qu'elle a procuré d'agréables heures aux nombreux spectateurs qui ont assisté aux luttes mémorables des merveilleux athlètes qu'il a su attirer.

Parmi ces athlètes, lutteurs professionnels et pratiquants de la lutte romaine, dans laquelle le résultat final consiste à voir toucher terre les omoplates de l'un des deux adversaires, je citerai les plus en vue de l'époque, à côté de ceux qu'a mis en relief ce dernier championnat, dont l'heureux vainqueur, est aujourd'hui célèbre.



PONS.

Donnons en quelques lignes rapides les portraits des athlètes qui se sont le plus brillamment conduits dans ce tournoi international qui restera légendaire :

Pytlasinski (Russe) : naquit à Varsovie en 1863 ; se livra, dès l'âge de seize ans, à des exercices de lutte. En 1882, il prit part au Concours fédéral à Thur. En 1886, remporte le 1er prix au Concours international auquel participent 3.000 gymnastes. En 1888, à Bienne, remporte un second prix de lutte aux Jeux Olympiques de Lucerne, qui attirent 4.000 jeunes gens. Vient à Paris en 1889 et participe au Concours international de gymnastique de Vincennes. Au Cirque d'Hiver, où Pytla s'exhiba la même année, il tomba le fameux Charles Absa.

Sa dernière performance date du 30 septembre dernier, où il eut raison de Wiliam Moor.

Pons : ce lutteur n'a pas moins de 1m,95 de haut, 1m,31 de tour de poitrine, ses biceps et ses mollets mesurent respectivement 43 et 45 centimètres, et sa mâle physionomie est des plus caractéristiques. Poids : 236 livres.

CEINTURE A REBOURS.

Age : trente-quatre ans.

Débute comme lutteur en 1881. Elève de Bernard père. S'est mesuré avec tous les champions de la lutte : Bernard, Apollon, Robinet, Tom Canon, Naurka, Yousouf et les Russes, etc.

Les a vaincus pour la plupart.

Gambier : le plus fin des lutteurs, dont le nom populaire est connu de tous les sportsmen. Poids moyen : 80 kil. ; tonnelier de profession, lutte depuis une quinzaine d'années.

DOUBLE-PONT.

On l'a applaudi aux Folies-Bergère, chez Marseille. En ce moment, sans abandonner son métier, s'est associé avec Sabès, Laimable et Alfred ; ils s'exhibent dans la Gironde, où ils obtiennent un succès retentissant auprès de leurs compatriotes.

Wetasa (Autrichien) : champion autrichien ; athlète absolument exceptionnel. Age : trente-trois ans ; musculature idéale ; 1m,77 de taille, pèse 85 kilos. S'est toujours affirmé comme le meilleur homme de son pays.

Favouet : Denoix, dit Favouet, dit le *terrible cocher*, est un homme de grande taille et d'une force herculéenne. Ajoutez à cela une résistance à toute épreuve.

Mellet : un 80 kilos. Vingt-neuf ans, travaille au gymnase Noël et chez Marseille.

S'est distingué comme fin lutteur au Palais des Beaux-Arts, lors d'une entreprise athlétique, dirigée par M. Moreau.

François le Bordelais : a été choisi pour remplir la tâche ardue d'arbitre, qui n'est pas au-dessus de ses moyens et de sa compétence.

Aidé par un chronométreur, c'est lui qui appliquera dans toute leur rigueur les articles du règlement.

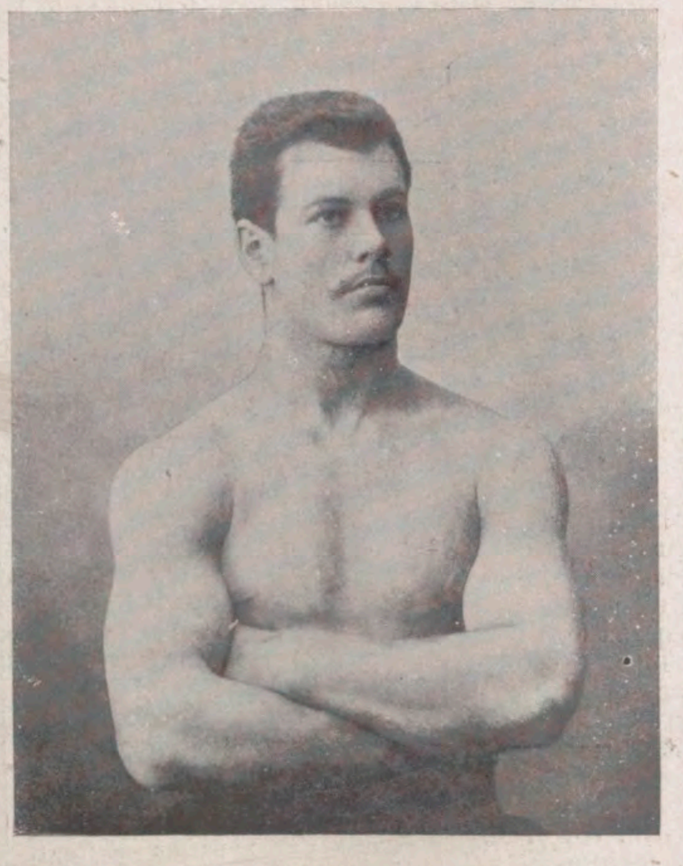
On ne pouvait mieux choisir. François le Bordelais (de son vrai nom : M. François Levacher) n'est plus un tout jeune homme. Élève de Frank de Montmartre (celui-là même qui tomba le plus fort champion anglais de l'époque), François a lutté contre toutes les célébrités de ce sport.

Malgré sa corpulence et sa taille qui sont tout à fait moyennes, cet athlète eut raison de véritables colosses. Cela tient à ce qu'il possède, au plus haut point, la science de la lutte. Jamais il n'a voulu se départir de la méthode de « travail » de Marseille aîné et d'Arpin, le célèbre Savoyard.

Tous ses efforts, en ces dernières années, ont tendu à *lutter* contre la *lutte* de pure force, la lutte d'écrasement où la puissance physique est seule en jeu.

TOUR DE HANCHE.

Un jeune et un fort, entre tous ces athlètes, n'a pas paru dans ce championnat où il s'était pour-



CONSTANT LE BOUCHER.

tant engagé. Il a préféré accepter les offres, probablement plus avantageuses, des Folies-Bergère, où il luttera tous ces jours-ci.

Ce fort et déjà célèbre pour n'avoir pas encore été tombé, s'appelle *Constant le Boucher*, de son vrai nom, Constant Lauveaux.

Constant le Boucher, comme l'indique son surnom, est boucher de son état. Il est fils de braves fermiers de Givet (Ardennes) et est né en 1877. Il a donc aujourd'hui vingt et un printemps.

A quatorze ans, il quitta l'école et aida sa famille

TOUR DE HANCHE ROULÉ.

aux durs travaux des champs, jusqu'à sa dix-septième année. De temps en temps il s'essaya à la lutte avec son frère, qu'il dit plus fort que lui et qui fut son instructeur en ce sport. Il nous sera probablement donné de voir prochainement ce dernier à Paris, car Constant espère pouvoir le faire venir.

Arrivé à Paris à vingt ans, Constant le Boucher remplaça l'entraînement et les sérieuses leçons pratiques de son frère, par le colletinage des demi-bœufs, une bagatelle du poids de 5 à 600 livres, qu'il portait gaillardement.

Au bout de quelques mois, mieux familiarisé avec les multiples itinéraires de Paris, il s'aventura chez Pons, où il fit plusieurs choses qui étonnèrent un peu les athlètes de la maison :

Pour commencer, ce fut d'abord une prise de lutte avec le vigoureux athlète, Célestin Moret, qu'il mit régulièrement à terre, sans trop de besogne. En plus de cette victoire, il mit, verticalement, à bout de bras, une barre à sphères de 180 livres, épaula 200 livres et ensuite un canon.

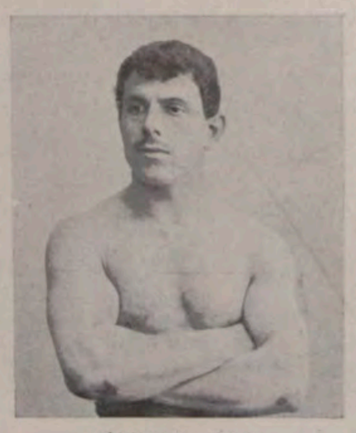
Pour un premier début en lutte et en athlétisme ce n'était pas trop mal se montrer.

Un peu plus tard, il en vint à se mesurer avec d'autres lutteurs réputés, à qui il réserva le même sort qu'à Célestin Moret ; les voici : Raoul de Cahors, Julot, Jules Mazin, Charles Poiré et Félix Bernard, fils du célèbre champion et champion lui-même, que Constant tomba au cours de la grande fête sportive donnée, il y a quelques mois, à Roubaix. Ce triomphe lui rapporta 200 francs.

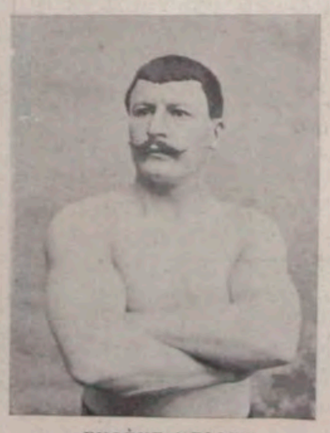
Depuis lors, rien que des victoires à enregistrer encore, sur Favouet, François le Farinier, Joseph et d'autres athlètes déjà nommés et tombés.

Constant lutta aussi avec Pons, mais ils ne purent se faire céder l'un l'autre, et firent match nul.

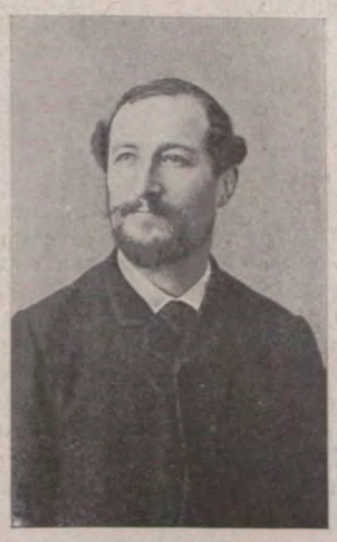
Aussi Constant n'entend pas le « chiquier », car il tient à ne pas ternir sa réputation d'*intombable* qu'il a si brillamment et si courageusement conquise.



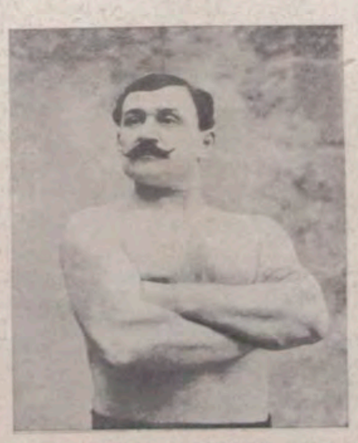
CÉLESTIN MORET.



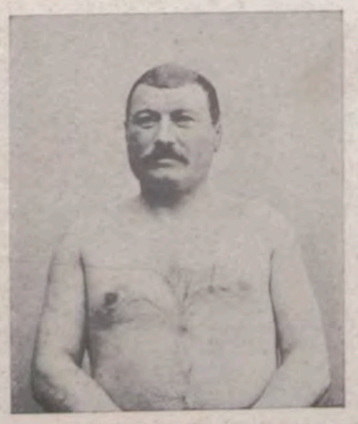
EUGÈNE MELLET.



FRANÇOIS LE BORDELAIS
ARBITRE



HENRY ALPHONSE.



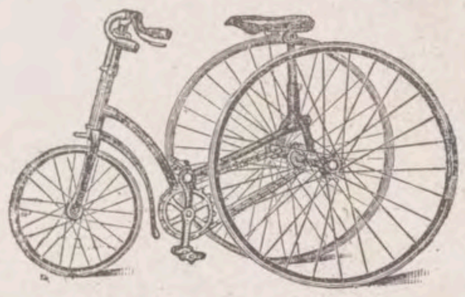
FAVOUET.

LES JOUETS SPORTIFS DE L'ANNÉE

Dans les vitrines du jour de l'an, ce ne sont maintenant que soies éclatantes, que satins miroitants, que mécaniques compliquées dont nous n'avions même pas l'idée; comme il fallait s'y attendre, le sport a été mis à contribution pour l'esbaudissement des jeunes futurs sportsmen qui déjà rêvent bicyclette, foot-ball ou chasse à courre.

Pour ceux d'entre eux qui lisent la *Vie au Grand Air*, c'est-à-dire pour tous, je me suis amusé à faire, de droite et de gauche, au hasard de la flânerie, ma petite cueillette de ces jouets sportifs dont, d'année en année, le nombre augmente et la fabrication se perfectionne.

Et voici ce que j'ai glané.



TRICYCLE DE L'AGE DE PIERRE.

♣

A tout seigneur tout honneur : le cyclisme est le grand inspirateur, la véritable raison d'être du mouvement irrésistible qui nous entraîne tous vers la pratique du sport; c'est à la Reine Bicyclette que le gros des oisifs et des lymphatiques doit ses premières joies saines et fortifiantes; occupons-nous donc, tout d'abord, des jouets cyclistes.

POUR UNE CYCLISTE, CETTE DAME A UNE FAÇON TRÈS CAVALIÈRE.

Hélas! le nombre en est restreint! Un engouement nouveau pousse nos sportsmen vers la Fée Pétrolette... les courtisans de la petite Reine retournent leur pourpoint... Passons.

Voici pourtant un tricycle d'enfant que je veux vous présenter; le modèle en est antique, sinon solennel, et le détenteur du record de l'heure pour la machine à trois roues peut dormir tranquille sur ses lauriers : ce n'est pas le champion auquel est destinée cette mécanique rudimentaire qui lui ravira son trophée.

Tiens, tiens, quelle est donc cette petite dame en culotte et en toque qui se campe d'une si cavalière façon sur cette chaise d'auberge?

Eh! parbleu, c'est une cycliste — ou peut-être, après tout, est-ce simplement un cycliste..., on finit pas s'y tromper!

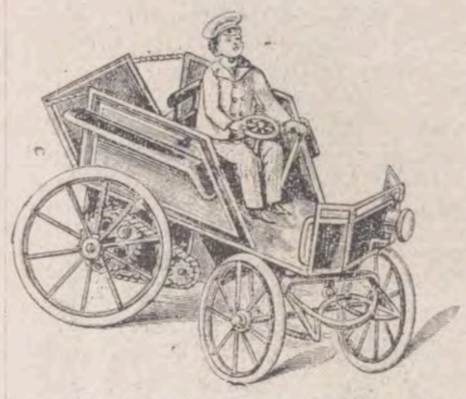
Quoi qu'il en soit, ce ou cette « cycliste en terre cuite décorée couleur, sur chaise bambou » — je transcris le catalogue — est crâne à souhait, comme il sied de l'être aux buveurs d'air et aux mangeurs de kilomètres.

UN MEMBRE DE LA SOCIÉTÉ DES « CENT KILOS. »

Arrêtons-nous une seconde devant cet éléphant lourdement grimpé sur un tri d'un modèle bizarre. Le sympathique président des « Cent Kilos » ne m'en voudra pas si certains rapprochements me viennent à l'esprit...

Et maintenant, pour en finir avec le cyclisme, un petit couplet patriotique : Nous avons l'honneur de vous présenter une *création nouvelle* — c'est l'heureuse expression du catalogue — une boite de soldats en plomb massif, composée de cyclistes militaires en grandes manœuvres.

EN AVANCE DE 50 ANS SUR LES PROJETS DU MINISTÈRE DE LA GUERRE!



M. RENÉ KNYFF N'AURAIT PAS RÊVÉ CELLE-LA.

J'ignore si l'excellent et hardi capitaine Gérard, inventeur de la pliante, est marié et s'il a des enfants.

S'il en a, je propose d'ouvrir une souscription nationale pour leur offrir le jouet sportivo-militaire auquel leur papa s'est amusé si souvent dans la réalité, et ce pour le plus grand profit de notre tactique de guerre. Boum! Boum! Ranplanplan! Patrie! Honneur! Drapeau. Passons à un autre! Le prrrrremier de ces Messieurs!

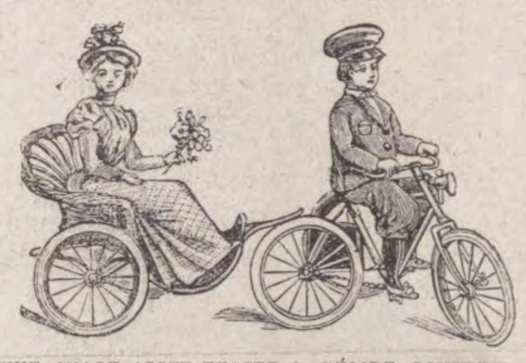
♣

Le « premier de ces Messieurs » est un chauffeur dernier bateau, casquetté comme un grand-duc de Russie et pilotant un « teuf-teuf! » d'un smart étourdissant.

EST-CE UNE CHAUFFEUSE OU UNE INTÉRESSANTE MALADE?

Evidemment les lignes extérieures de l'automoderne ne sont peut-être pas reproduites avec une exactitude sans reproches, mais l'ensemble n'en reste pas moins fort satisfaisant, et notre chauffeur a une mine grave absolument de circonstance.

Mon excellent ami Alex. de Lucenski lui-même, ne devait pas avoir l'air plus sérieux en regardant s'envoler dans les airs tout ce qui lui restait de sa voiture incendiée : un peu de fumée, deux pincées de cendre et la montre du mécanicien, conservée par miracle pour que la postérité sache à quelle heure exactement se produisit la catastrophe.



UNE IMAGE ASSEZ EXACTE : DÉLIRE CONJUGAL.

A une autre. Voici maintenant une chauffeuse. C'est bien, nous affirme le catalogue, une émule de Mlle Léa Lemoine que le fabricant a entendu représenter : *motocycle, voiture mécanique* — pas d'erreur possible.

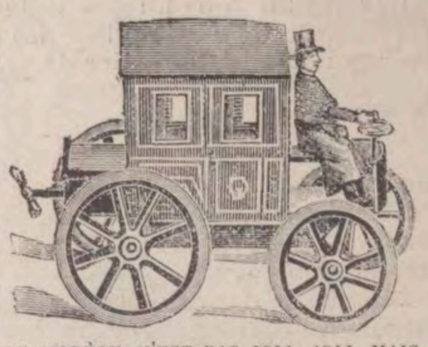
UNE WAGONNETTE QUI S'OBSTINE A RESSEMBLER A UN BREACK.

Et cependant le véhicule ressemble étonnamment à une petite voiture dans laquelle un domestique poussait ma grand-mère, devenue infirme, aux derniers temps de sa vie...

Ah! çà, monsieur le marchand, auriez-vous mis au goût du jour, en en changeant simplement la dénomination, un *rossignol* de vos magasins?

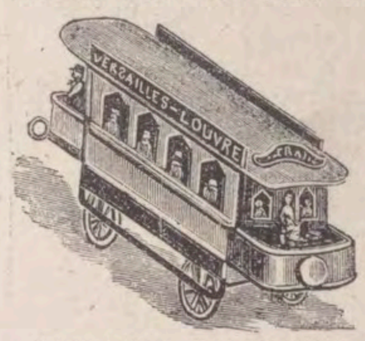
N'importe, la petite dame agite un mouchoir de dentelle, avec une gentillesse qui nous ferait excuser une supercherie.

Nous arrivons à un modèle plus compliqué et véritablement charmant : c'est — je continue à citer mes auteurs — « un tricycle à pétrole, avec voiturette, pièce mécanique, sujets habillage riche ».



LE MODÈLE N'EST PAS JOLI, JOLI, MAIS, EN REVANCHE, IL MARCHE SI MAL!

Je ne sais trop si les sujets sont d'un « habillage riche » — ces catalogues vous ont de ces trouvailles! — mais je trouve qu'ils sont gentils tout plein et ont fort bon air; le minuscule chauffeur droit en selle et la petite dame au bouquet bien campée dans sa « remorque ».

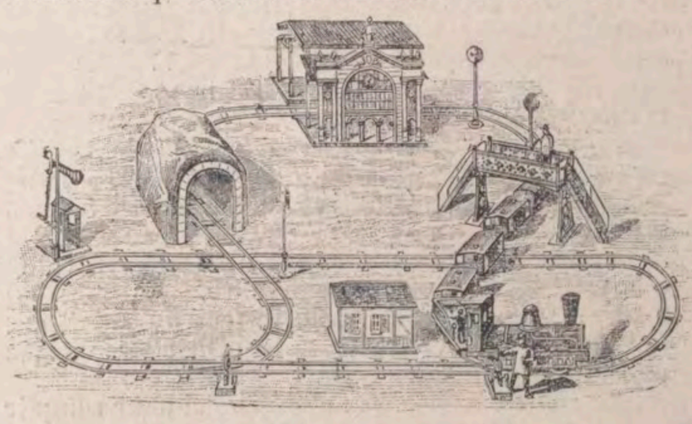


UN TRAMWAY PRESQUE AUSSI LAID QUE NATURE.

Nous continuons par une « *wagonnette* automobile, se remontant à clef, fer peint, banquettes garnies drap », etc., etc.

Pourquoi *wagonnette*? Mystère et antisportivité du rédacteur chargé de nous renseigner. Cette *wagonnette* est tout simplement un breack couvert d'un parasol, comme on va en rencontrer des centaines, dans quelques semaines, entre Antibes et Menton.

Passons rapidement devant cette « voiture automobile mécanique » d'un modèle vraiment par trop rudimentaire; cela ressemble à un corbillard à pétrole... Brrrr!...



LE CHEMIN DE FER A CATASTROPHES, DESTINÉ A AGUERRIR LES FUTURS PETITS VOYAGEURS.

Il est vrai que le prix est en rapport avec l'esthétique de l'instrument : vingt-huit sous,

JE DEMANDE S'IL VA TUER SON CHIEN OU LE LIÈVRE

Mesdames et Messieurs! ce n'est pas la peine de s'en passer!

Mêmes observations pour ce « *Tramway automobile* » d'une élégance douteuse, mais d'un prix plus qu'abordable.

Et, pour en finir avec l'automobilisme, jetons ensemble un coup d'œil sur cet aïeul des voitures qui vont toutes seules : j'ai nommé Sa Majesté le Railway.

Oui, voici une gare « avec accessoires et combinaisons multiples », parmi lesquelles, naturellement, la catastrophe. C'est un chemin de fer qui se respecte.

CORBETT ET SHARKEY... MOINS L'ENJEU DE 125.000 BALLES.

Et, sur les rails disposés en courbes gracieuses, évolue un train minuscule que des aiguilleurs

M. GORDON BENNETT NOUS A TOUT DE MÊME HABITUÉS A UN PEU PLUS DE CORRECTION.

dirigent à volonté vers tel ou tel point; c'est évidemment à une distraction de l'un de ces fonctionnaires que sera due la catastrophe annoncée.

Le chemin de fer est peu sportif par lui-même, mais je n'hésite pas à lui donner une place parmi les jouets destinés aux petits sportsmen, car tous nous lui devons de la reconnaissance à ce « gros frère qui fume », tant blagué et tant honni.

N'est-ce point lui, cyclistes en détresse et chauffeurs en panne, qui vous ramène aimablement, docilement à la maison, avec votre mécanique fourbue, inconstante et périlleuse, que demain cependant vous recommencerez, sans hésitation, à lui préférer...

ALPINISME PATRIOTIQUK.

Comme il fallait s'y attendre, c'est l'automobilisme surtout qui a hanté l'imagination des ingénieux inventeurs de jouets sportifs; aussi les autres sports sont-ils assez vaguement représentés dans les vitrines des bazars et des magasins.

Voici cependant un joli chasseur qui semble se demander, indécis, s'il va tirer sur son chien ou sur le lièvre effrayé qui s'enfuit à toutes pattes devant le cabot carnassier.

Laissons le joli chasseur à son indécision et regardons une minute ces deux clowns, vêtus de soie éclatante, s'allonger d'effroyables torgnoles. Nous assistons, nous dit le prospectus, à un assaut de boxe anglaise.

Ce Footitt et ce Chocolat ne peuvent donc pas avoir la prétention de représenter Castérès et Charlemont, les champions du pugilisme français, mais bien Corbett et Sharkey, ces écraseurs de figure et ces cracheurs de dents d'un incontestable américanisme.

Malgré l'étoffe somptueuse dans laquelle est taillé leur costume, je doute fort que nos deux compères aient risqué, comme leurs émules de New-York, l'enjeu de la forte somme.

Voici un mail-coach qui ferait assez piètre figure à Auteuil, le jour des « drags » et les personnages qu'il emmène, vers quelque champ de courses, doivent être d'abominables *pelousards*.

Laissons le cocher tenir son fouet comme un cierge et le piqueur oublier totalement d'emboucher sa trompette et, pour finir, redevenons patriotes une minute.

Que dites-vous de ce tableau d'alpinisme militaire?

Le catalogue nous annonce : *l'Armée des Alpes*, « cartonnage accidenté, avec chasseurs alpins en fer ».— « En fer », c'est bien dit, ô catalogue! Ils sont en fer, en effet, nos petits alpins, et c'est une saine leçon que de les montrer aux bébés dans l'exercice de leurs fonctions de franchisseurs de torrents et d'escaladeurs de cimes.

J'aurais voulu cependant — ah! dame, j'ai le rêve ambitieux! — j'aurais voulu, dans quelque coin du paysage, entr'apercevoir notre cher Président, l'alpenstock au poing et le béret sur le crâne, en train de rajuster la boucle de sa guêtre de cuir.

Mais où sont les guêtres blanches d'antan? L'artiste en jouets sportifs n'y a point songé...

G. Davin de Champclos.

(Cliché Chiesi.)

MATCH INTERNATIONAL DE FOOTBALL-ASSOCIATION
L'ÉQUIPE ALLEMANDE QUI A BATTU LES WHITE-ROVERS. (Voir les Échos)

(Cliché Otto.)

M. BAILLIF, PRÉSIDENT DU TOURING-CLUB DE FRANCE. (V. les Échos.

Vital PNEUMATIQUE

Les Gouttes Livoniennes GUÉRISSENT LES RHUMES, TOUX, BRONCHITES, etc.

(Clich Beau.)

MATCH INTERNATIONAL DE FOOTBALL-BUGBY.
L'ÉQUIPE 1re DU RACING-CLUB DE FRANCE. (Voir les Échos.)

(Cliche Beau.)

MATCH INTERNATIONAL DE FOOTBALL-RUGBY.
L'ÉQUIPE DU PARK-HOUSE F. C. QUI A BATTU LE R. C. F. (Voir les Échos.)

S. M. ALPHONSE XIII, ROI D'ESPAGNE.

S. M. HUMBERT Ier, ROI D'ITALIE.

X ET XI. — LE LIVRE D'OR DES CHAUFFEURS

LE WATER-POLO A LA PISCINE ROCHECHOUART. — UNE TENTATIVE D'ESSAI (Voir les Échos.)

AVIS

Nous serons toujours heureux de publier les photographies sportives intéressantes que voudront bien nous adresser nos lecteurs. Mais nous rappelons à nos aimables correspondants que les photographies doivent être d'une netteté absolue et du plus grand format possible. Les envoyer à plat entre deux cartons épais et joindre toujours quelques lignes de texte explicatif. Les documents doivent nous être parvenus au plus tard le 2 pour le numéro du 15 et le 17 pour le numéro du 1er. LA DIRECTION.

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Dépôt à Paris, Rue Caumartin
Le Père des Démontables.

CHAUFFEURS, faites réparer vos AUTOS chez
Téléph. 526-90
25, RUE BRUNEL VINET 8, rue du DÉBARCADÈRE

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

CORBEIL. — Imprimerie ED. CRÉTÉ.